



Sanu-Tagung

Gute Planung ist der halbe Winterdienst

Im Hochsommer bereits die Winterdienstplanung aufgleisen – Werkhöfe tun gut daran. Denn wenn im Oktober die Schneepflüge ihre Tour schon einmal Probe fahren können, bleiben böse Überraschungen beim ersten Glatteis aus.

Von Alexandra von Ascheraden

Der nachhaltigste Winterdienst wäre, einfach nichts zu machen. Vermutlich gäbe es nicht einmal zusätzliche Unfälle, wenn gut kommuniziert würde, dass nicht geräumt wird.» Auch wenn Daniel Schneeberger, Geschäftsführer der DAS-Beratung und ehemaliger Werkhofleiter in Chur, damit vermutlich Recht hat – rechtlich sind die Gemeinden zum Winterdienst verpflichtet. Winterdienst lebt von einer klaren Auftragserteilung, die ihn effizient und nachhaltig macht. Daher fand vor wenigen Wochen am Werkhof in Baden die gut besuchte Sanu-Tagung «Effizienter und nachhaltiger Winterdienst in Stadt und Gemeinde» statt.

«Früher, als noch Geld da war, hatten wir in Chur die Vorgabe, drei Tage nach Schneeeinde die Velostreifen schneefrei zu haben. Das wurde natürlich alles mit

Lastern abgefahren – und war wohl nicht gerade nachhaltig», erinnert sich Schneeberger in seinem Vortrag an seine Zeit als Werkhofleiter in Chur.

Grossstädte mit starkem ÖV-Netz und vielen Velofahrern stehen vor anderen Herausforderungen als kleine Gemeinden, bei denen wiederum mangels finanzieller Mittel nicht selten eine einzige Person die Räumung stemmen muss. Dies wiederum ist nur möglich, weil die Arbeits- und Ruhezeitverordnung für Gemeinden nicht gilt. Bei starkem Schneefall neunzehn Stunden am Stück pflügen ist dennoch nicht ratsam. «Es muss für Ablösung gesorgt werden. Auch wenn mir immer wieder Gemeindearbeiter sagen: Ich muss das durchziehen, es ist ja kein anderer da», sagt Schneeberger. «Passiert was, weil der Fahrer zu erschöpft und die Planung bewusst ohne Ersatz angelegt war, dann

gibt es nach Verkehrsunfällen mit Sicherheit Probleme mit der Justiz.»

Mittel effizient einsetzen

In Zeiten des Sparzwanges sind die Gemeinden mehr denn je darauf angewiesen, dass ihr Geld effizient eingesetzt wird. Das beginnt bei der verwendeten Salzmenge und endet bei der Verpflichtung von Lohnunternehmern, wenn die eigenen Ressourcen nicht ausreichen.

Als Schneeberger bei seinem Vortrag in die Runde fragt, welcher der Anwesenden über ein von seinem Gemeinderat abgesegnetes Winterdienstkonzept verfüge, wie es etwa für Müllkonzepte allgemein üblich sei, bleiben viele Hände unten. Er rät, schon aus Selbstschutz darauf zu bestehen. «Sobald der Gemeinderat das Konzept abgenickt hat, habt ihr einen klaren Auftrag. Dann wisst ihr genau, was eure Aufgaben



Bild: Pöhre

Fachleute empfehlen, bereits im Herbst mit den entsprechenden Fahrzeugen die Strecken abzufahren, damit es im Winter keine Überraschungen mit bislang unbekanntem Hindernissen gibt.



Bild: Magda, Pixabay-Lizenz

Ob Glättegefahr besteht oder nicht, lässt sich aus der Lufttemperatur nur bedingt ablesen.

sind, könnt die perfekt erfüllen und es kann nicht jeder noch mit Zusatzwünschen kommen.» Dann entscheide allein der Bauhof-Chef über das tägliche Vorgehen und niemand rede ihm mehr hinein.

Organisation anfangs November

Das Konzept ist zwar wichtig, aber nur die halbe Miete. Die andere Hälfte, die praktische Organisation sollte jeweils spätestens zum 1. November fertig sein. Das beinhaltet nicht nur Schneepfähle und Tiefschneezäune aufstellen oder Splittkisten befüllen. Auch Details wie das Aktualisieren der Telefonlisten des Pikettendienstes gehören dazu. Jeder im Einsatz stehende Mitarbeitende sollte eine Mappe mit Organigramm, Adresslisten, Weisungen, Tourenplan und den Plänen derselben Fahrzeugkategorien in die Hand bekommen und diese mit dem Vorgesetzten durchgegangen sein. Fremdunternehmer müssen vertraglich verpflichtet sein. Und wer nicht mit seinen Werkstätten per Vertrag geregelt hat, dass diese notfalls auch zu Unzeiten ein ausgefallenes Fahrzeug reparieren, der kann unter Umständen die Schneeräumung nicht ordnungsgemäss durchführen.

Auch bei der Signalisation gibt es einiges zu beachten, was sich auch in den angeregten Diskussionen der Tagungsteilnehmer um die korrekte Ausschilderung zeigte. Reduzierter Winterdienst, oder wie er jetzt offiziell heisst, «differenzierter» Winterdienst, ist an allen Zugängen zum betroffenen Quartier zu signalisieren. Keinesfalls nur an den Hauptachsen oder gar nur, wie manchmal noch gesehen, lediglich am Ortsein- und -ausgang.

Strecken vorher abfahren

Noch im Oktober sollten alle Fahrer mit ihren Fahrzeugen die Strecken abfahren, damit sie eventuelle neue Hindernisse wie Bodenwellen oder Fahrbahnverengungen kennen lernen. «Selbstverständlich muss dafür jeder seinen Pflug montieren. Nicht dass er beim ersten Einsatz überlegen muss wie das nun wieder ging», empfiehlt Schneeberger aus Erfahrung. Es kann auch nicht schaden, den einen oder anderen beschädigten Zaun oder ein bröckelndes Mäuerchen zu fotografieren, um später nachweisen zu können, dass eben nicht die Schneepflüge die Verursacher waren.

Auch die Salzstreuer gehören überprüft, damit am ersten Einsatztag keine bösen Überraschungen auftauchen. «Man sollte sie sogar eichen, indem man eine Strecke



Damit Schneepflüge im Winter einsatzbereit sind, braucht es in den Monaten davor eine entsprechende Vorbereitung.

mit Planen abdeckt, streut und dann nachwiegt, ob die Anzeige stimmt. Falls nicht erlässt der Winterdienstverantwortliche für dieses Fahrzeug eben abweichende Streuanweisungen», so Schneeberger ganz pragmatisch.

Wetterdienste und Technik nutzen

Die Einsatzplanung selbst hängt dann von Frau Holle ab, deren Launen die Meteorologen nach Möglichkeit frühzeitig zu prognostizieren versuchen. Einfacher wird das im Zeichen des Klimawandels nicht. «Wir hatten dieses Jahr den zweitwärmsten Winter im Tessin seit Messbeginn im Jahr 1864. Er war zudem wegen des Nordföhns extrem niederschlagsarm. Dafür hatten wir in der Deutschschweiz einen nas-

sen Winter mit viel Schnee in den Bergen – samt der ersten Lawine vom Säntis seit Menschengedenken», berichtet Joachim Schug, der im Appenzell zu Hause ist und bei der «Meteo Group» das Wetter deutet. So manches kann ein erfahrener Werkhofsleiter durchaus schon aus den gewöhnlichen Wetterberichten ziehen. «Wenn Luft aus der Arktis gemeldet wird, bekommen zwar alle Angst vor Glatteis, weil es plötzlich eiskalt wird. Aber der Winterdienst hat vermutlich dennoch eine ruhige Nacht. Arktisluft ist extrem trocken, da kann sich keine Reifglätte bilden. Alle Feuchte wird direkt von der Luft aufgenommen», nennt Schug ein beliebtes Beispiel.

Die Strassentemperaturen aber meldet der herkömmliche Wetterbericht leider

nicht. Dafür gibt es neben spezialisierten Wetterdiensten längst auch Bodensonden, Infrarotneuschneemesser und Glatteisfrühwarnstellen, die die Planung erleichtern – an Anbietern und Hilfsmitteln mangelt es nicht. Häufiger eher am Budget der Gemeinden. Notfalls bieten die Schweizer Salinen nach Registrierung unter www.taufix.ch kostenlos Infos zum Strassenwetter für den Winterdienst.

Taupunkt zentraler Wert

Ob es glatt wird oder nicht hängt von einer ganzen Bandbreite an Faktoren ab. Feuchte schlägt sich auf der Strasse erst nieder, wenn deren Temperatur tiefer ist als der Taupunkt. Was genau der besagte Taupunkt ist erklärt Schug anhand einer kühlen Flasche Bier: Sobald die Temperatur erreicht ist, an der abkühlende Luft

«Selbstverständlich muss jeder seinen Pflug montieren. Nicht dass er beim ersten Einsatz überlegen muss, wie das nun wieder ging.»

Daniel Schneeberger, Geschäftsführer der DAS-Beratung und ehemaliger Werkhofsleiter in Chur

Aufbau Winterdienstkonzept

Strategische Grundlagen

- Geltungsbereich
- Aufgaben und Zuständigkeiten auf Kantons- und Privatstrassen, Verwaltungs- und Schulliegenschaften etc.

Rechtliche Grundlagen, Normen und Richtlinien, Verantwortung

- Zeitvorgaben
 - Saison/ Bereitschaft (z. B. Anfang November bis Ende März)
 - Pikettdienst
 - Einsatzzeiten/ Pausen/ Gruppenwechsel
- Winterdienststandard
 - Weiss- oder Schwarzümräumung
 - Salz-, Splitt-, oder Solestreueung
 - Schneeabtransport (z. B. ab 10 cm Schnee, an Bushaltestellen o. ä.)
 - Strassensperrungen, Einbahnsystem bei schmalen Strassen, um Schnee auf die Strassenränder schieben zu können, Umsignalisierungen
- Festlegung der Dringlichkeitsstufen 1–3 entsprechend VSS-Normen
- Einsatz personeller Ressourcen
- Aufgaben, Kompetenzen, Pikettdienst
- Regeln für Einsatzauslösung mit klarer Definition, wer wann was auslösen darf
- Fahrzeugpark, Maschinen und Geräte intern und extern Streumittel (welche Mittel wann und in welchen Mengen)
- Im anschliessenden 2. Teil des Konzepts ist die Organisation festzuhalten.

Quelle: DAS Beratung GmbH, Chur

mit Wasserdampf gesättigt ist, bilden sich am Glas Wassertröpfchen. Es beschlägt – der besagte Taupunkt ist erreicht. Die Lufttemperatur ist deshalb nur ein grober Anhaltspunkt, ob Glättegefahr besteht. Je nachdem wie stark die Sonneneinstrahlung auf den Asphalt ist, der ja Restwärme lange speichert, oder ob die Strasse zu einem grossen Teil im Schatten liegt, kann die Temperatur der Strasse an sich deutlich von der Lufttemperatur abweichen.

Die Kristallisation braucht viel Energie. Daher erfolgt sie sehr langsam und die Strasse beginnt allmählich zu glitzern. So bleibt Zeit die Streufahrzeuge auf den Weg zu schicken. «Reif an sich ist ungefährlich – die Glätte entsteht erst durch den Verkehr. Die Reifen zerdrücken die Kristalle, so dass eine Eisfläche entsteht», sagt Schug. «Leider meinen viele Autofahrer, in den sich abzeichnenden schwarzen Spuren ihres Vordermanns seien sie sicherer. Dabei sollten sie diese um jeden Preis meiden. Sie allein sind spiegelglatt.» ■